IX kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

Komisja Infrastruktury

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **PODKOMISJI STAŁEJ DO SPRAW MONITOROWANIA WYKORZYSTANIA FUNDUSZY UNII EUROPEJSKIEJ W ZAKRESIE INFRASTRUKTURY (NR 2)**

z dnia 16 listopada 2022 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury

– podkomisji stałej do spraw monitorowania wykorzystania funduszy Unii Europejskiej w zakresie infrastruktury (nr 2)

16 listopada 2022 r.

Podkomisja stała do spraw monitorowania wykorzystania funduszy Unii Europejskiej w zakresie infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem poseł **Krystyny Sibińskiej (KO)**, przewodniczącej podkomisji, rozpatrzyła:

– informację ministra funduszy i polityki regionalnej na temat stanu negocjacji z Komisją Europejską krajowych i regionalnych programów operacyjnych dotyczących infrastruktury w nowej perspektywie finansowej na lata 2021–2027.

W posiedzeniu udział wzięli: **Małgorzata Jarosińska-Jedynak** sekretarz stanu w Ministerstwie Funduszy i Polityki Regionalnej wraz ze współpracownikami, **Joanna Lech** dyrektor Centrum Unijnych Projektów Transportowych wraz ze współpracownikami**, Maciej Brzosko** doradca techniczny w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli oraz **Marcin Wajda** dyrektor Departamentu Rozwoju Regionalnego i Funduszy Europejskich Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego w Warszawie.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel**, **Jolanta Osiak** i **Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Otwieram posiedzenie podkomisji stałej monitorowania wykorzystania funduszy Unii Europejskiej w zakresie infrastruktury. Jest to podkomisja powołana w ramach Komisji Infrastruktury.

Serdecznie witam pana wiceprzewodniczącego. Witam wszystkich przybyłych gości. W sposób szczególny witam panią minister Małgorzatę Jarosińską-Jedynak wraz ze współpracownikami. Żebym nie pominęła, jest pan Maciej Brzosko, doradca techniczny w Departamencie Infrastruktury NIK. Dzień dobry. Panią minister przywitałam. Jest pan Jarosław Orliński. Zapoznaliśmy się wcześniej. Jest pan Rafał Sukiennik, pan Piotr Zygadło i pani Małgorzata Wierzbicka. Bardzo serdecznie państwa witam.

Zgodnie z przedstawionym porządkiem przedmiotem dzisiejszego posiedzenia będzie informacja ministra funduszy i polityki regionalnej na temat stanu negocjacji z Komisją Europejską krajowych i regionalnych programów operacyjnych dotyczących infrastruktury w nowej perspektywie finansowej na lata 2021–2027. Czy są jakieś uwagi do porządku? Nie mamy. W związku z tym stwierdzam przyjęcie porządku. Będziemy go realizować.

Oczywiście poproszę panią minister o zabranie głosu i przedstawienie informacji. Rozmawialiśmy chwilę wcześniej, przed rozpoczęciem dyskusji, i chciałam uprzedzić, że kolejne posiedzenie podkomisji będziemy chcieli poświęcić programowi FEnIKS. W związku z tym ten temat możemy dzisiaj ominąć, bo chciałabym, żeby na temat FEnIKS-a dowiedzieli się też trochę przedstawiciele samorządów. Zrobimy specjalne posiedzenie na ten temat, a dzisiaj porozmawiajmy o wszystkich innych instrumentach, które możemy tutaj przedyskutować.

Pani minister? Bardzo proszę. Dziękuję.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Funduszy i Polityki Regionalnej Małgorzata Jarosińska-Jedynak:

Dziękuję bardzo, pani przewodnicząca. Szanowni państwo, dziękujemy za możliwość przedstawienia informacji w zakresie stanu negocjacji, tego, jak one wyglądały i co udało się wynegocjować.

Przypominając, powiem przede wszystkim, że umowa partnerstwa została wysłana do Komisji Europejskiej jeszcze w ubiegłym roku. W czerwcu br. została zatwierdzona. Tak samo było w przypadku programów: zarówno programów krajowych, jak i programów regionalnych. Do nieformalnych negocjacji w KE programy zostały przesłane w styczniu br. KE przedstawiała swoje uwagi do programów na przełomie marca i kwietnia. Do oficjalnych negocjacji z KE wszystkie programy zostały już przesłane, zarówno programy krajowe, jak i programy regionalne. Już mówię, jaki jest ich stan.

Jeżeli chodzi stricte o programy, które zawierają działania infrastrukturalne w swoim portfolio, to ten, o którym wspomnieliśmy, o którym chcemy dyskutować na następnym spotkaniu, czyli Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko, w skrócie FEnIKS, to również Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej – tam również podejmujemy działanie infrastrukturalne – Fundusze Europejskie dla Rozwoju Cyfrowego i oczywiście 16 regionalnych programów operacyjnych, które są zarządzane bezpośrednio przez marszałków województw.

W tej perspektywie finansowej, 2021–2027, marszałkowie zarządzają alokacją ok. 44%. W przypadku kończącej się perspektywy 2014–2020 było to 40% środków, więc większa pula środków trafia do marszałków województw.

6 października 2022 r. program Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko otrzymał pozytywną, zatwierdzającą program decyzję KE. Program Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej również otrzymał decyzję 6 października br. Program Fundusze Europejskie dla Rozwoju Cyfrowego 16 września został oficjalnie przesłany poprzez system SFC do KE i w tej chwili oczekujemy na decyzję zatwierdzającą program. Jeżeli chodzi o programy regionalne, to wszystkie programy, 16 programów regionalnych zostało przesłanych do KE. Miało to miejsce w ostatnim tygodniu października, bo różne były daty przekazywania tych programów przez marszałków, ale wszystkie zostały przesłane do KE do końca października i w tej chwili oczekujemy na decyzję.

Wszystkim nam, zarówno Ministerstwu Funduszy i Polityki Regionalnej, jak i przedstawicielom Komisji Europejskiej, bardzo zależy na tym, aby wszystkie programy otrzymały decyzję zatwierdzającą programy do końca bieżącego roku. Zakładamy, że w przypadku programu Fundusze Europejskie dla Rozwoju Cyfrowego będzie to miało miejsce jeszcze w listopadzie, natomiast w przypadku programów regionalnych trwa teraz dyskusja na poziomie KE pomiędzy poszczególnymi interserwisami w zakresie zatwierdzenia tych programów, ale zakładamy, że to będzie do końca bieżącego roku.

Jeżeli chodzi o to, co dzieje się w ramach programów, w ramach ogłaszania pierwszych naborów konkursów, w tej chwili wszystkie instytucje zarządzające krajowymi programami operacyjnymi i regionalnymi programami operacyjnymi pracują nad kolejnymi dokumentami niezbędnymi do tego, żeby wdrażać środki europejskie. Jest to szczegółowy opis osi priorytetowych dla poszczególnych programów, opracowanie i zatwierdzenie całego systemu wyboru projektów, harmonogramu wyboru wniosków, ale również kwestie dotyczące kryteriów wyboru projektów.

Podstawowym elementem jest powołanie komitetów monitorujących dla wszystkich programów we wszystkich instytucjach zarządzających programami. Ten etap powoływania komitetów jest więc różny w zależności od programu, ale w przypadku programów krajowych jesteśmy już na końcowym etapie powoływania komitetów monitorujących, więc myślę, że do końca roku powinno nam udać się powołać wszystkie komitety monitorujące. Tutaj jest też kwestia sprawności zgłaszania kandydatów do komitetu monitorującego szczególnie przez organizacje pozarządowe, aby nie czekać na końcowy termin, tylko zgłaszać tych kandydatów jak najszybciej, bo to pozwoli nam bardzo szybko zamknąć ten proces.

Jeżeli chodzi o kwestie związane z infrastrukturą w perspektywie 2021–2027, polityka spójności i środki, które są przeznaczone na politykę spójności na najbliższą perspektywę, trochę zmieniły swoją orientację w stosunku do tego, co znamy z perspektywy 2014–2020, szczególnie w kontekście realizacji celów Europejskiego Zielonego Ładu. W związku z tym nastąpiła większa koncentracja środków na wsparcie obszarów kluczowych, takich jak ochrona środowiska i klimatu, zwiększenie innowacji czy też wykorzystanie czystej energii. Tak postawione zostały priorytety przez KE, jeżeli chodzi o podział środków w poszczególnych celach.

W związku z tym musimy pamiętać o tym, że zostały znacznie ograniczone inwestycje w tradycyjnie pojmowaną infrastrukturę. Dzisiaj musimy kłaść nacisk na wsparcie gospodarki niskoemisyjnej, efektywności energetycznej, na dostosowanie się do zmian klimatu, odnawialne źródła energii, gospodarkę obiegu zamkniętego. To będą priorytety, na które będziemy stawiać w tej perspektywie finansowej.

Jeżeli chodzi o konkretne programy, króciutko powiem o FEnIKS-ie, bo będziemy o nim szeroko dyskutować, jak zostało już zapowiedziane. Dalej jest to największy program wśród programów krajowych, który będzie koncentrował się właśnie na wsparciu działań infrastrukturalnych. Alokacja dla tego programu to ponad 24 mld euro, z czego prawie 13 mld euro to środki pochodzące z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, ponad 11 mld euro to środki pochodzące z Funduszu Spójności, ale o tym na następnym spotkaniu.

W przypadku programu Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej trzeba podkreślić sukces negocjacyjny zespołu po stronie polskiej, ponieważ program dla Polski Wschodniej miał być realizowany po raz ostatni w pespektywie 2014–2020. Udało się wynegocjować dalsze wsparcie dla tego programu: 2,6 mld euro środków przeznaczonych na realizację działań. Do województw, które do tej pory były objęte wsparciem, czyli województwa lubelskiego, podkarpackiego, podlaskiego, świętokrzyskiego i warmińsko-mazurskiego, dołączyło również województwo mazowieckie, ale tylko część regionalna, bez Warszawy i dziewięciu otaczających ją powiatów. To statystyczny region mazowiecki.

Program ten będzie koncentrował się na czterech głównych obszarach: przedsiębiorczość i inwestycje, energia i klimat, spójność sieci transportowej i zrównoważona turystyka. Nadal chcemy rozwijać infrastrukturę transportową niskoemisyjnego transportu publicznego w miastach, a także ponadregionalną sieć dróg i kolei. Wszystkie te inwestycje będziemy realizować już w nowym kontekście, o którym wspomniałam na początku, czyli z większym akcentem na poszanowanie środowiska naturalnego i klimatu. Będziemy też finansować nowe obszary, które do tej pory nie były finansowane w ramach programu Polski Wschodniej, czyli inwestycje w sieci energetyczne, adaptację miast do zmian klimatu czy też ochronę bioróżnorodności.

Jeżeli chodzi o podział alokacji na poszczególne obszary, o których wspomniałam, energia i klimat to 430 mln euro. Mamy tutaj wsparcie rozwoju Smart Grid, inteligentnych sieci energetycznych. Mamy działania, które mają na celu zwiększenie odporności miast na zagrożenia, które wynikają ze zmian klimatu, ale przy wykorzystaniu takich rozwiązań, które w głównej mierze bazują na naturze. To również wsparcie w obszarze bioróżnorodności, czyli inwestycje, które są ukierunkowane na czynną ochronę przyrody, na ochronę różnorodności biologicznej. Tutaj jest to udrażnianie, przywracanie ciągłości korytarzy ekologicznych, likwidowanie barier czy sztucznych ograniczeń.

Jeżeli chodzi o kwestie związane ze zrównoważoną mobilnością miejską, do dyspozycji mamy 420 mln euro. Działania w tym obszarze adresowane są do miast średnich, pełniących funkcje społeczno-gospodarcze, ale również do miast wojewódzkich wraz z przyległymi gminami, czyli są to obszary funkcjonalne, które już znamy, bo funkcjonowały one w perspektywie 2014–2020. Tutaj mamy digitalizację systemów mobilności miejskiej, zarządzanie ruchem, wspólny bilet, informację pasażerską, to wszystko, co dotyczy transportu zbiorowego, ruchu pieszego czy rowerowego.

Spójna sieć transportowa to 1120 mln euro przeznaczonych środków. W ramach tego działania realizujemy przebudowę, modernizację, rewitalizację linii kolejowych, przystanków, dworców kolejowych, ale wsparciem obejmujemy również inwestycje, które będą realizowane na wybranych odcinkach linii kolejowych o dużym znaczeniu dla

zwiększenia dostępności w ramach sieci TNT, które będą łączyć regiony z Polski Wschodniej z regionami ościennymi.

W ramach tego działania – mobilnej sieci transportowej – będziemy również wspierać inwestycje dotyczące budowy i przebudowy dróg wojewódzkich. Tu, szanowni państwo, jest jedna uwaga. W kwestiach związanych z infrastrukturą drogową środki te zostały bardzo mocno ograniczone przez Komisję Europejską. Alokacja na te działania została bardzo mocno ograniczona zarówno w programach krajowych, jak i w programach regionalnych, więc ta infrastruktura drogowa będzie realizowana na znacznie mniejszą skalę, niż miało to miejsce w perspektywie 2014–2020.

Zrównoważona turystyka to 140 mln euro. To przede wszystkim szlaki turystyczne, które będą obejmować unikatowe obiekty czy też miejsca na szlakach turystycznych. Ważne, aby działania te miały charakter ponadregionalny na obszarze Polski Wschodniej.

Jeżeli chodzi o program Fundusze Europejskie na Rozwój Cyfrowy, kontynuowane będą działania dla rozwoju nowoczesnej infrastruktury szerokopasmowej w miejscach, w których zostaną zidentyfikowane braki w dostępie do szybkiego internetu, czyli białe plamy, które się pojawiają, będą jeszcze uzupełniane. Będziemy również realizować infrastrukturę, która będzie zapewniać dostęp do internetu o przepustowości co najmniej 100 megabajtów na sekundę w przypadku gospodarstw domowych, przedsiębiorstw, z możliwością modyfikacji tej przepustowości. W ramach programu Rozwój Cyfrowy chcemy również zapewniać symetryczny dostęp do gigabitowego internetu w miejscach stanowiących główną siłę napędową, czyli szkołach, placówkach oświatowych, podmiotach systemu szkolnictwa wyższego, podmiotach leczniczych, obiektach kultury, miejscach, gdzie świadczone są usługi publiczne, centrach technologiczno-biznesowych. Działania związane z rozwojem szerokopasmowego internetu i zwiększeniem tej przepustowości będą realizowane. Alokacja na te działania to ok. 800 mln euro. Przedsiębiorstwa telekomunikacyjne będą mogły ubiegać się o to wsparcie.

Jeżeli chodzi o 16 regionalnych programów zarządzanych przez marszałków województw, musimy oduczyć się nazwy. To już nie regionalne programy operacyjne, ale fundusze europejskie dla konkretnego województwa. W nowej perspektywie mamy więc czas, aby przyswoić tę nazwę.

Jeżeli chodzi o kwestie związane z infrastrukturą w tych programach, przede wszystkim, tak jak było do tej pory, regionalne programy operacyjne będą programami dwufunduszowymi, finansowanymi zarówno ze środków Europejskiego Funduszu Regionalnego, jak i ze środków Europejskiego Funduszu Społecznego. Infrastruktura realizowana będzie we wszystkich celach polityki spójności. W pierwszym celu będzie to infrastruktura związana z rozwojem, wzmocnieniem zdolności badawczych, innowacyjności, wzmocnieniem wzrostu konkurencyjności przedsiębiorstw, czyli jest to coś, co do tej pory również było realizowane w ramach programów regionalnych, głównie skupiających się na rozwoju prac badawczo-rozwojowych przedsiębiorstw, na współpracy ponadlokalnej, współpracy przedsiębiorcy z instytucjami badawczymi, ośrodkami badawczymi, szkołami wyższymi. To działania, które będą koncentrować się również na ucyfrowieniu procesów technologicznych przedsiębiorstw.

Jeżeli chodzi o alokacje w ramach pierwszego celu polityki, związanego z przedsiębiorczością B+R dla programów regionalnych, jest to 2,5 mld euro środków pochodzących zarówno z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, jak również środków, które są do dyspozycji w ramach Funduszu na rzecz Sprawiedliwej Transformacji. Przypomnę, że to 3,7 mld euro w podziale na regiony, które są objęte transformacją.

Jeżeli chodzi o kwestie związane z infrastrukturą energetyczną, ale również infrastrukturą, która będzie przystosowana do zmian klimatu, związaną z zapobieganiem ryzyku związanemu z klęskami żywiołowymi, katastrofami, czyli jest to drugi cel polityki, w ramach tego wsparciem objęte będą przede wszystkim: gospodarka niskoemisyjna, wykorzystanie energii z odnawialnych źródeł energii, kwestia infrastruktury publicznej poprzez poprawę efektywności energetycznej infrastruktury publicznej, ale również budynków mieszkalnych, przedsiębiorstw, budowa nowych energooszczędnych budynków, instalacji, wymiana systemów źródeł ciepła. Jest to 2,2 mld euro w ramach

programów regionalnych. Wsparcie infrastruktury do wytwarzania energii z odnawialnych źródeł energii to 1,5 mld euro.

Oczywiście w ramach wszystkich 16 programów podział w programach jest bardzo różny w zależności od specyfiki, potrzeb, potencjału danego regionu, więc podziały są tutaj różne. W tej chwili podaję ogólną pulę, którą mamy w 16 programach.

Adaptacja do zmian klimatu to przede wszystkim infrastruktura, która będzie zapobiegać i zabezpieczać przed powodziami. To wały przeciwpowodziowe, suche zbiorniki, ale też infrastruktura, która będzie przeciwdziałać suszy, bo dzisiaj bardzo mocno mówimy o suszy. Jest to mała retencja, odtwarzanie naturalnych ekosystemów, które będą magazynować albo już magazynują wodę, czyli torfowiska, oczka wodne, gospodarka wodami opadowymi, bo wiemy, że z tym też związanych jest wiele problemów.

Jeżeli chodzi o alokacje na działania związane z adaptacją do zmian klimatu, czyli działania suszowe, ale również przeciwpowodziowe, jest to 1 mld euro w ramach programów regionalnych. W ramach programów regionalnych mamy również działania w zakresie stanu i ilości zasobów wodnych. Działania będą podejmowane poprzez ograniczenie ładunku zanieczyszczeń z sektora komunalnego. Tu w szczególności wspierany będzie rozwój infrastruktury kanalizacji sanitarnej, kwestie związane z oczyszczalniami ścieków komunalnych, budowa, przebudowa, modernizacja oczyszczalni ścieków. Priorytetem będzie przede wszystkim efektywne gospodarowanie wodą do spożycia, ograniczenie strat wody na przesyle, czyli są to wszystkie systemy wodociągowe, aby usprawnić ten system i przede wszystkim ograniczyć straty, bo wiemy, że są duże. Infrastruktura wodno-kanalizacyjna w ramach wszystkich regionalnych programów to 745 mln euro.

W ramach programów regionalnych przewidziana została również gospodarka odpadowa. Tu mamy infrastrukturę związaną z gospodarką odpadami, głównie resztkowymi z gospodarstw domowych, budowa punktów selektywnej zbiórki odpadów, modernizacja instalacji komunalnych do przetwarzania odpadów resztkowych, ale również infrastruktura do zwiększania odzysku surowców i ponownego użycia tych surowców. To 322 mln euro na działania w programach.

480 mln euro w ramach programów regionalnych zostało również skierowanych na infrastrukturę, która przyczynia się do ochrony przyrody, różnorodności biologicznej, dziedzictwa naturalnego. Mówimy tutaj o centrach różnorodności biologicznej, o infrastrukturze, która będzie poprawiać, kanalizować ruch turystyczny, ale to również inwestycje skierowane na zieloną i błękitną infrastrukturę.

Programy regionalne będą również realizować działania w ramach infrastruktury transportowej. To cel polityki drugi i cel polityki trzeci, czyli kwestie związane z mobilnością miejską, projekty dotyczące taboru, ale również infrastruktury transportowej poza siecią TNT. Tu mamy inwestycje drogowe, ale w przypadku tych inwestycji drogowych, które leżą poza siecią TNT, działania będą ograniczone tylko i wyłącznie do inwestycji priorytetowych pod kątem zapewnienia niezbędnych połączeń transportowych, rozwoju transportu publicznego. To działania związane ze zrównoważoną mobilnością miejską, ale również poprawa ruchu drogowego czy wyprowadzenie ruchu z miasta. W przypadku mniejszych, lokalnych dróg, dróg powiatowych, dróg gminnych inwestycja ta będzie bardzo mocno ograniczona tylko i wyłącznie do inwestycji, które mają charakter dostępowy. Drogi będą musiały spełniać jeden z warunków, czyli będą stanowić brakujące połączenie do sieci TNT, do przejść granicznych, do terminali intermodalnych, do centrów logistycznych, terenów inwestycyjnych lub innych gałęzi transportu.

Szanowni państwo, w ramach negocjacji poszczególnych programów regionalnych z KE, które były naprawdę bardzo trudnymi negocjacjami, KE niechętnie przyjmowała argumenty poszczególnych regionów w zakresie infrastruktury drogowej. Doskonale wiemy, że potrzeby w poszczególnych regionach są bardzo różne i wynikają ze specyfiki regionów. Bardzo trudno było przekonać KE do argumentów przedstawianych przez poszczególnych marszałków. Pojawiły się mocne ograniczenia w zakresie podziału środków pomiędzy infrastrukturę drogową a infrastrukturę transportu publicznego. Podziały te wahały się w granicach od 40% do 45% alokacji na cel na infrastrukturę drogową. Pozostała pula środków ma być przeznaczona na zakup, modernizację taboru publicznego, na usprawnienie taboru publicznego w poszczególnych regionach.

Jeżeli chodzi o kwestie związane z alokacją we wszystkich programach regionalnych na infrastrukturę drogową, na tabor, mamy 5,5 mld euro. Wsparcie mobilności w miastach i ich obszarach funkcjonalnych to prawie 2 mld euro, czyli 1,9 mld euro, natomiast wsparcie transportu poza siecią TNT to 3,6 mld euro.

Ponadto województwa, które są objęte wsparciem ze środków Funduszu na rzecz Sprawiedliwej Transformacji, czyli, przypomnę, województwo dolnośląskie, łódzkie, małopolskie, śląskie i wielkopolskie, bo w wyniku negocjacji z KE nie ma zgody na to, aby finansować transformację województwa lubelskiego… Całość puli, 3,7 mld euro, zarządzana będzie w zasadzie przez programy regionalne. To wsparcie infrastruktury transportowej i taboru zostało przewidziane w kwocie 176 mln euro środków, które pochodzą właśnie z Funduszu na rzecz Sprawiedliwej Transformacji. Tu mamy przede wszystkim budowę, przebudowę infrastruktury. Z Funduszu na rzecz Sprawiedliwej Transformacji został również przewidziany zakup taboru na potrzeby transportu miejskiego, kwestie związane również z transportem rowerowym, ścieżki rowerowe, infrastrukturę rowerową, ale również infrastrukturę paliw alternatywnych czy transport multimodalny w pięciu programach regionalnych, które są objęte Funduszem na rzecz Sprawiedliwej Transformacji.

To bardzo szybko, w telegraficznym skrócie. Jeżeli są pytania szczegółowe, postaramy się odpowiedzieć. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Bardzo dziękuję, pani minister. Czy ktoś z państwa chciałby coś dodać? Jeśli nie, otwieram dyskusję. Państwo posłowie, czy macie jakieś uwagi? Pani poseł Paluch, bardzo proszę.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Dziękuję bardzo. Przede wszystkim chcielibyśmy prosić o przekazanie tego, bo co udało się zanotować, to się udało, ale wolimy tekst w wersji źródłowej, bo to jest zdecydowanie lepsza baza dla wszelkich działań.

Pani minister, szanowni państwo, cieszę się, że będą wchodzić kolejne środki, bo w oczywisty sposób czekają na nie samorządy. Chciałabym też zapytać panią minister, ile z naszych celów trzeba było poświęcić w trakcie tych negocjacji. Widzimy, że mieliśmy swoje priorytety i to, co wynikało z opracowań województw, bo przecież województwa przygotowywały się do tego, jak zawsze robiły swoje dokumenty strategiczne, które są podstawą do tego, żeby jakoś przygotować siatkę finansowania… Na ile cele, które przygotowały województwa, które przygotował rząd, udało się osiągnąć, a na ile KE narzucała swoje priorytety?

Ile ostatecznie będziemy mieli szans, by zainwestować w transport lokalny? Patrzę po samorządach, z którymi stykam się na co dzień, po samorządach na Podhalu, gdzie musimy przygotować się do zwiększonego potoku pasażerów, który przyjedzie do nas po modernizacji drogi nr 47, tzn. po jej przebudowie w takiej wersji, żeby była ona bezpieczna, ale i żeby miała większą przepustowość. W jaki sposób poradzimy sobie z ruchem lokalnym potoku pasażerów, który nam przypłynie? Oczywiście dostosowujemy się do tych wymogów, rozbudowujemy ścieżki rowerowe, co ma swoje znaczenie, co samorządy chcą u mnie robić, ale wszystkich swoich życiowych funkcji nie można załatwić rowerem. Czasami trzeba wyruszyć w drogę na czterech kółkach i to jest istotne, na co samorządy zwracają uwagę. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Dziękuję bardzo. Pani minister, czy zadamy wszystkie pytania? Dobrze. Pan poseł Grabarczyk, bardzo proszę.

Poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dziękuję. W gruncie rzeczy te informacje pozwalają dość obiecująco prognozować realizację wielu zadań w różnych dziedzinach, ale ulokowanych także geograficznie. Utrzymujemy potencjał rozwoju Polski Wschodniej. To dobrze.

Mnie oczywiście będą interesowały projekty transportowe. Poprosiłbym o trochę szczegółów dotyczących negocjacji przy projektach drogowych. Pani minister wspo-

mniała, że nie udało się w pełnym zakresie uzyskać satysfakcji podczas tych negocjacji. W pewnym sensie ta informacja nie musi smucić, ponieważ powstał podstawowy szkielet sieci drogowej i od kilku lat koncentrujemy uwagę na projektach kolejowych.

W jakim zakresie projekty kolejowe będą mogły startować od razu? Pytam w kontekście wczorajszego posiedzenia Komisji Infrastruktury. Spotkaliśmy się z wykonawcami, a także z producentami podzespołów niezbędnych do realizacji zadań przy inwestycjach kolejowych i usłyszeliśmy bardzo trwożące wręcz informacje. Oni – i wykonawcy, i producenci – praktycznie przygotowują się do redukcji zatrudnienia, ponieważ opóźnienie w uruchamianiu tych projektów powoduje, że nie mają oni środków na finansowanie dalszej działalności, dalszej aktywności. Dlatego szalenie istotne jest to, aby uruchomić te projekty, te przetargi.

Druga kwestia jest taka. Fundusz na rzecz Sprawiedliwej Transformacji to wyzwanie, które czeka wiele regionów. Poproszę o szczegóły dotyczące regionu łódzkiego w kontekście Bełchatowa. Wiem, że tam propozycje zostały przygotowane z opóźnieniem. Które z nich udało się wprowadzić w wyniku negocjacji do realizacji? Czy w ogóle są takie?

Byłem w Bełchatowie dwa tygodnie temu. Podczas spotkania mieszkańcy z troską pytali, bo wszyscy mają świadomość, że zasoby węgla brunatnego z odkrywki Bełchatów i z Szczerców, czyli tej drugiej, wyczerpią się w 2036 r. Tak naprawdę jest to na wyciągnięcie ręki. Nie ma perspektyw, przynajmniej na razie, na obiecywaną elektrownię jądrową w tym regionie, co, uważam, jest błędem, ponieważ istotną częścią naszego kapitału energetycznego są sieci energetyczne, które akurat tam się koncentrują, ponieważ dziś produkujemy tam ponad 5 gigawatów energii i ta energia jest rozprowadzana przez dobro, które jest tam już skoncentrowane. Jak wygląda ta sytuacja? Dlaczego nie udało się obronić w tym procesie negocjacji województwa lubelskiego? To tyle. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

OK. Dziękuję bardzo. Też zadam parę pytań. Może będą one trochę chaotycznie odnosić się do tego, co przedstawiała pani minister, ale notowałam niekoniecznie przypisem do poszczególnych programów.

Po pierwsze chciałabym spytać o termomodernizację. Zawsze dużym problemem jest i była termomodernizacja dotycząca obiektów użyteczności publicznej czy kwestia obiektów służby zdrowia, różnego rodzaju urzędów itd., czy chociażby samych budynków, bo wiemy, że są one największym producentem dwutlenku węgla. Czy w tej perspektywie będzie szansa… Gdybyśmy zadbali o to, żeby programy termomodernizacyjne były dofinansowywane w większym wymiarze, być może poprawilibyśmy też jakość powietrza.

Chciałabym też kontynuować problem, o którym wspomniała pani poseł, mianowicie dotyczący dostępności komunikacyjnej w mniejszych miejscowościach. Rozumiem, że gminy, które będą skupione w miejskich obszarach funkcjonalnych, w ramach swoich projektów mogą wypracowywać programy związane z wzajemnymi połączeniami itd., ale wszyscy mamy świadomość, że sporo jest takich miejscowości, które z różnych powodów mają w dużym zakresie ograniczoną dostępność komunikacyjną. Czy samorządy mogłyby liczyć na wsparcie, nawet jeśli nie zawsze jest to ekonomicznie opłacalne? Może kwestia inwestycji w jakieś mniejsze pojazdy, chociażby właśnie ekologiczne… To jest spory problem. Słyszymy, że kolejne instytucje, firmy prywatne, które zajmowały się takim transportem, niekoniecznie sobie radzą, bo liczba pasażerów nie jest na tyle duża, żeby to były stałe połączenia. One są konieczne, bo społeczeństwo jest w różnym wieku, starzeje się. Często w mniejszych miejscowościach jest kwestia dostępności do szpitali, do leczenia itd. To jest następna rzecz.

Chciałabym spytać, kiedy według państwa wiedzy możemy spodziewać się, czy kiedy potencjalni beneficjenci mogą spodziewać się pierwszych konkursów, jeśli chodzi zarówno o krajowe programy, jak i o te regionalne.

Pani minister wspomniała o komitetach monitorujących. Chciałabym spytać, czy są jakieś nie tyle przeszkody… Czy to tylko to, że organizacje nie typują swoich przedstawicieli, czy są jeszcze przeszkody innego typu?

Mówimy o przedsiębiorcach. Chciałabym spytać, czy i w jaki sposób będzie promowana w tych programach współpraca nauki i przedsiębiorców. Czy to będą uczelnie, potencjalne badania albo szukanie innowacyjnych projektów na styku biznesu i nauki?

Chciałabym też spytać odnośnie do małej retencji. Jest to niezwykle istotne. Wszyscy wiemy, że jest to potrzebne, ale zabrać się za to jest trudno, więc może są jakieś instrumenty zachęty do tego, żeby mała retencja zafunkcjonowała.

Chciałabym spytać o budownictwo mieszkalne. Pani minister wspomniała o budownictwie energooszczędnym, o budynkach niskoemisyjnych. Kto będzie mógł być potencjalnymi beneficjentami tych programów? Nie wiem, czy będą to spółdzielnie, TBS-y, czy prywatni przedsiębiorcy, czy samorządy.

Odnośnie do gospodarki wodno-ściekowej wiem, że dużą przeszkodą zawsze było i pewnie do tej pory jest wypełnienie wymogu 120 RLM-ów. To często stoi w sprzeczności z tym, żeby można było budować sieci, czyli chodzi o coś w zamian, żeby można było budować mimo wszystko – nie mówię o jakichś przydomowych oczyszczalniach ścieków – żeby mimo nawet czasami ekonomicznego uzasadnienia pokryć jak największą siecią nasze gminy.

Odnośnie do projektów ekologicznych chciałam spytać o spalarnie. Czy i w jaki sposób będzie można korzystać ze środków unijnych? Ostatnio pojawiają się różne pomysły w związku z kryzysem energetycznym. Wiele gmin myśli np. o swoich lokalnych farmach fotowoltaicznych. Czy takie samorządy też będą mogły pozyskać na to środki?

Na koniec chciałabym spytać, czy w związku z tym, co wydarzyło się na Odrze, w ramach negocjacji w UE poruszaliście państwo potencjalne szczególne rozwiązania, jeśli chodzi nie tyle o Odrę, co o zabezpieczenie wód o dodatkowe środki badawcze?

Tyle. Poprosimy o odpowiedź.

Sekretarz stanu w MFiPR Małgorzata Jarosińska-Jedynak:

Dziękuję bardzo. Niestety w niektórych odpowiedziach będę musiała wspierać się moimi dyrektorami. Raczej stety niż niestety. Szanowni państwo, jeszcze raz muszę powiedzieć, że negocjacje programów regionalnych były naprawdę bardzo trudne, ponieważ KE nie przyjmowała żadnych racjonalnych argumentów ze strony regionów, niezależnie od tego, z której części Polski te regiony pochodziły. Negocjacje trudno nazwać negocjacjami, ponieważ KE przedstawiała swoje argumenty, swój pogląd na daną sytuację. Nie wsłuchując się w głos regionu, mówiła: „Albo przyjmujecie państwo rozwiązania, które zostały wskazane, albo kończymy negocjacje”, i niestety regiony w wielu przypadkach musiały zgodzić się na bardzo duże ustępstwa.

Ustępstwa te dotyczą kwestii związanych ze środkami na infrastrukturę drogową, gdzie trzeba było przyjąć wymyślony przez KE procentowy podział środków. Musiały zgodzić się na ustępstwa – było wiele takich propozycji – aby finansować szpitale, infrastrukturę szpitalną, doposażenie, wyposażenie, modernizację. KE nie wyraziła na to zgody i jedyne miejsce, gdzie te działania mogą być finansowane, to POZ-ety. KE nie zgodziła się również na finansowanie spalarni medycznych, bo takie były też propozycje w ramach programów regionalnych. W ogóle spalarnie, wszelkiego rodzaju spalarnie są wyłączone ze wsparcia środkami europejskimi. Nie ma więc możliwości ich wspierania.

To, co jeszcze jest problematycznym tematem, to właśnie kwestia związana z Funduszem na rzecz Sprawiedliwej Transformacji. Lublin został wyłączony ze wsparcia ze względu na kwestie związane z kopalnią Bogdanka i z brakiem odejścia od węgla w związku z nową kopalnią Bogdanka. Dlatego Lublin nie będzie korzystał z tych środków. Środki te nie przepadły, a zostały rozłożone na poszczególne województwa, które będą realizować te działania transformacyjne.

Jeżeli chodzi o kwestie związane z regionem łódzkim, to dyskusje z KE były naprawdę bardzo trudne, bardzo długie. Na tych rozmowach spędziliśmy wiele czasu. Na chwilę obecną trudno cokolwiek przesądzać, ponieważ KE prowadzi dyskusje pomiędzy swoimi departamentami: departamentem energii, departamentem infrastruktury, departamentem regionalnym. Nie mamy jeszcze oficjalnego stanowiska przedstawionego przez KE w zakresie planu sprawiedliwej transformacji dla województwa łódzkiego i tego, czy plan zostanie zaakceptowany w takim kształcie, w jakim został przedstawiony. Plan, który

został przesłany do KE, jest dostępny na stronie urzędu marszałkowskiego, więc można tam zobaczyć, co zostało wskazane. Za chwilę oddam jeszcze głos panu dyrektorowi Piotrowi Zygadle, który był przy wszystkich negocjacjach z KE.

Jeżeli chodzi o transport, to, jak już powiedziałam, ze względu na zapisy i cele, które wynikają z Europejskiego Zielonego Ładu, i kwestie związane z tym, że inwestycje, które będą realizowane w perspektywie 2021–2027, nie mogą mieć znaczącego wpływu na środowisko, wszelkie inwestycje z budową nowych dróg, które niestety mają wpływ na środowisko, były bardzo mocno ograniczane przez KE. Inwestycje na drogach lokalnych będą więc naprawdę trudne do zrealizowania ze środków europejskich, bo tylko w zakresie spełnienia warunków, o których wspomniałam wcześniej, główna pula środków będzie skierowana do dróg wojewódzkich. Też ze względu na ograniczoną alokację w ramach programów regionalnych marszałkowie województw wskazywali tak naprawdę jedną, góra dwie inwestycje drogowe, które w tej alokacji będą mogły być realizowane. Są one realizowane na drogach wojewódzkich. Drogi lokalne, te, o których mówiły panie posłanki, będą musiały być realizowane w ramach środków krajowych, środków budżetu państwa czy środków samorządu.

W ramach celów, które trzeba było poświęcić przy dyskusjach z KE, bardzo często regiony przedstawiały swoje projekty kluczowe. W perspektywie 2021–2027 nie mówimy o projektach kluczowych, projektach strategicznych, pozakonkursowych, bo głównym trybem wyboru projektów będzie jednak konkurs, ale samorządy miały już zidentyfikowane pewne projekty, które chcą realizować. Przedstawiając projekty, w wielu przypadkach niestety nie udało się przekonać KE do projektów, które zostały wskazane szczególnie w obszarze infrastruktury drogowej, w obszarze chociażby szpitali. Szpitale pojawiały się bardzo często. Nie udało się więc przekonać KE.

Jeżeli chodzi o dostępność komunikacyjną w mniejszych miejscowościach, właśnie środki, przy których KE dokonała podziału infrastruktury drogowej i transportowej: 40% i 60%, ok. 60% środków ma być przeznaczonych właśnie na działania dotyczące zakupu taboru niskoemisyjnego bądź zeroemisyjnego, transportu publicznego, transportu, który będzie docierał do najdalszych miejscowości, do najmniejszych ośrodków, nawet w kontekście braku jego zwracalności. Tutaj duże niezadowolenie podnosili właśnie marszałkowie, którzy wskazywali na kwestie związane z utrzymaniem takiego transportu, na to, kto będzie płacił różnicę, która się tutaj pojawia, kto będzie utrzymywał ten transport później, w momencie, kiedy będzie on już funkcjonował. Tutaj dużo zależy od podejścia marszałków województw, którzy będą organizować te konkursy, od tego, jak zostanie to rozpisane w ramach szczegółowego opisu osi priorytetowych czy kryteriów wyboru projektów, regulaminu konkursu dla tego projektu. To wszystko rozgrywa się w tej chwili.

Kiedy będą pierwsze konkursy? Wszystko zależy oczywiście od etapów, o których powiedziałam wcześniej, czyli od szczegółowego opisu osi priorytetowych, powołania komitetu monitorującego, który przyjmie kryteria wyboru projektów, i pierwsze konkursy będzie można ogłaszać. Zakładam, że pierwsze konkursy pojawią się w końcówce pierwszego, na początku drugiego kwartału przyszłego roku. Najprawdopodobniej będą one dotyczyły programów krajowych, czyli tych, które otrzymały już decyzje zatwierdzające programy. Jest to program Fundusze Europejskie dla Nowoczesnej Gospodarki, Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej, FEnIKS czy Fundusze Europejskie na Rozwój Cyfrowy.

Nawiązując w tej chwili do tego, o co pytała pani poseł, a pytała o przedsiębiorców i o promocję współpracy nauki z biznesem, powiem, że w zasadzie cały program Fundusze Europejskie dla Nowoczesnej Gospodarki, którego dzisiaj nie omówiłam, jest skierowany głównie do przedsiębiorców, głównie do prac badawczo-rozwojowych, na wzrost innowacyjności, na ucyfrowienie przedsiębiorstw, na wdrażanie gospodarki obiegu zamkniętego, na zielone inwestycje u przedsiębiorców. Cały program to 8 mld euro. To właśnie program FENG, który jest skierowany na te obszary. Tak, ta promocja nauki, biznesu i współpracy pomiędzy nauką a biznesem będzie tam realizowana.

Jeżeli chodzi o komitety monitorujące, w tej chwili mocno zmieniły one swój skład, są znacznie powiększone, poszerzone. Członków komitetu monitorującego jest znacznie

więcej niż w perspektywie 2014–2020. Największy problem z zakończeniem prac nad komitetem monitorującym stanowi wybranie organizacji pozarządowych, zgłoszenie członków, którzy będą reprezentować poszczególne organizacje pozarządowe w ramach komitetu monitorującego. Wiemy, że pojawiają się tam spory pomiędzy organizacjami pozarządowymi i dlatego albo organizacje w ogóle się nie zgłaszają, albo nie przedstawiają przedstawicieli swoich organizacji do składu komitetu monitorującego.

Teraz oddam głos Piotrowi Zygadle. O spalarniach mówiłam. Kryzys energetyczny, lokalne farmy fotowoltaiczne? Jak najbardziej, wszystko, co związane z odnawialnymi źródłami energii, jest jak najbardziej finansowane zarówno na poziomie regionalnym, jak i na poziomie krajowym. Wszystko zależy od mocy poszczególnych farm czy spółdzielni energetycznych, które będą tworzone, więc będzie to w podziale na programy regionalne z FEnIKS. Niestety gospodarka wodno-kanalizacyjna dalej zostaje z równoważną liczbą mieszkańców, natomiast Program Rozwoju Obszarów Wiejskich będzie realizowany w ramach strategii rozwoju rolnictwa. W przeciwieństwie do perspektywy 2014–2020 Program Rozwoju Obszarów Wiejskich jest poza umową partnerstwa, więc będą tam pewnie działania związane właśnie z rozwojem infrastruktury wodno-kanalizacyjnej. Najprawdopodobniej będą poza RLM-ami wynoszącymi 120 tys. mieszkańców. Z tego natomiast, co kojarzymy, PROW chyba jeszcze nie do końca ma akceptację, więc dyskutować na ten temat trzeba byłoby raczej z Ministerstwem Rolnictwa i Rozwoju Wsi.

W perspektywie 2014–2020 mieliśmy też pewne odstępstwa w zakresie gospodarki wodno-ściekowej, gdzie za zgodą KE do poszczególnych programów regionalnych można było realizować przydomowe oczyszczalnie ścieków, czy to na jakichś szczególnych obszarach, czy to na obszarach objętych programem Natura 2000, czy to właśnie na obszarze o rozproszonej zabudowie. Można było wynegocjować indywidualne odstępstwo z KE szczególnie do inwestycji kanalizacyjnych, bo chodziło głównie o infrastrukturę kanalizacyjną.

Jeżeli chodzi o beneficjentów, którzy będą mogli ubiegać się o wsparcie w poszczególnych obszarach, tak jak w przypadku budownictwa mieszkaniowego, to szczegółowy katalog beneficjentów zostanie wskazany w dokumentach szczegółowych, czyli w szczegółowym opisie osi priorytetów czy, później, w dokumentacji konkursowej. Szczegółowy opis osi priorytetowej to jest ten moment, kiedy poszczególni beneficjenci zostaną wskazani do wsparcia.

Oddam więc głos Piotrowi z prośbą o uzupełnienie kwestii termomodernizacyjnych i budownictwa, a później dyrektorowi Jarkowi Orlińskiemu w sprawie FEnIKS-a i Odry. Dzięki.

Dyrektor Departamentu Programów Regionalnych Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej Piotr Zygadło:

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo, jeszcze uzupełniając kwestie związane z Funduszem na rzecz Sprawiedliwej Transformacji, jak bardzo trafnie wskazał pan przewodniczący, rok wygaszania przypada w okolicach 2036 r. Problemem dla KE jest harmonogram, bo Fundusz na rzecz Sprawiedliwej Transformacji w tej edycji, mówimy o edycji do 2030 r…

Dla porządku powiem tylko, że początkowo województwo łódzkie w ogóle nie było przewidziane przez komisję. Duży sukces jest taki, że w umowie partnerstwa udało się przełamać lody i wpisać województwo łódzkie. Teraz jesteśmy w takiej sytuacji, że te zapisy zostały sformułowane wspólnie z Ministerstwem Aktywów Państwowych, Ministerstwem Klimatu i Środowiska i marszałkiem województwa. Zostały one skierowane do KE. Mowa jest tam o pewnych ruchach w 2030 r.

Mamy nadzieję, że KE uwzględni przekazany dokument, mając też na względzie sytuację na rynku energetycznym, bo KE już teraz oczekuje wskazania rocznej trajektorii, tzn. tego, co będzie działo się w poszczególnym roku do 2030 r. Ministerstwo Aktywów Państwowych jest gotowe przekazać pewne dane od 2024 r., kiedy sytuacja w wyniku działań wojennych ustabilizuje się. Cele, które były natomiast deklarowane w planie na 2030 r., który poszedł do KE już w styczniu, są w dalszym ciągu podtrzymywane, tak że mam nadzieję, że uda się wypracować końcowy kompromis.

Jeżeli chodzi o Lublin, to, jak wskazała pani minister, sprawa poszła o harmonogram, bo harmonogram wygaszania jest znacznie dłuższy. To są lata 40. Tutaj ministerstwo zdecydowało się wspierać proces transformacji, dedykując na ten cel 75 mln ze środków funduszy strukturalnych, czyli 50 mln z Europejskiego Funduszu Społecznego i 25 mln z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, żeby rozpocząć proces transformacji tego województwa.

Padło tutaj pytanie o to, czego nie udało się wynegocjować, natomiast wiele rzeczy się udało. To m.in. możliwość realizacji po raz pierwszy inwestycji wodociągowych w pewnym sensie w oderwaniu od inwestycji kanalizacyjnych. To jest bardzo ważne głównie w zakresie walki z suszą, która coraz częściej doskwiera.

Jeżeli chodzi o inwestycje w zakresie efektywności energetycznej i OZE, na ostatnim etapie KE zaczęła bardzo śrubować warunki wsparcia, jeżeli chodzi o podział między dotacją a instrumentami zwrotnymi, również dla samorządów, wskazując, że skoro będziemy inwestować w budynki użyteczności publicznej, w efektywność energetyczną, to będą powstawać oszczędności energii. Oszczędności energii będą powstawać, ale ceny energii wzrosły tak gwałtownie, że w sensie finansowym…

Poseł Anna Paluch (PiS):

…to się zbilansuje albo nawet nie wystarczy.

Dyrektor departamentu MFiPR Piotr Zygadło:

Tak. KE z uporem maniaka przez cały czas powtarzała, że ten system powinien działać na zasadzie instrumentów finansowych, podczas gdy razem z marszałkami województw, m.in. z województwem mazowieckim, gdzie takie instrumenty były wdrażane poprzez Europejski Bank Inwestycyjny, wskazaliśmy, że nie ma zapotrzebowania na tego typu instrumenty, zwłaszcza w obecnej sytuacji. Wypracowane zostały takie kompromisowe rozwiązania, że najbiedniejsze gminy, których wskaźnik dochodowości z ustawy o finansach publicznych…

Poseł Anna Paluch (PiS):

Z dochodów własnych.

Dyrektor departamentu MFiPR Piotr Zygadło:

Tak jest. Jeżeli wskaźnik jest poniżej średniej dla województwa, będą tam możliwe dotacje, natomiast w bogatszych gminach będą albo instrumenty finansowe, albo tzw. dotacje warunkowe, czyli jest to bardzo duży sukces w porównaniu z wyjściową propozycją KE. Podobnie jest z OZE. KE wskazuje, że to są sektory dochodowe i tutaj co do zasady powinny być instrumenty finansowe. Zostało to rozwiązane podobnie jak w obszarze efektywności energetycznej, o którym mówiłem.

Jak wskazywała pani minister, było dużo dyskusji o zrównoważonym transporcie w miastach. Komisja chciała nałożyć dodatkowe obowiązki de facto na wszystkie miasta w Polsce, żeby przygotowywały – pan przewodniczący pewnie doskonale o tym wie – plany zrównoważonej mobilności miejskiej, tzw. SUMP-y, mimo że na poziomie legislacji unijnej nie jest to jeszcze wymagane. Nie chcieliśmy mnożyć dodatkowej biurokracji, żeby kupić parę autobusów, tworzyć dokument czasem za kilka milionów złotych, jeśli ktoś chciałby go zrobić porządnie. W związku z tym ten dokument jest obowiązkowy dla miast powyżej 100 tys. mieszkańców albo węzłów TNT, natomiast mniejsze miasta mogą mieć dokumenty, w których w sposób strategiczny podchodzą do kwestii transportu publicznego. To niekoniecznie musi być specjalistyczny dokument jak SUMP. Mogą to być tzw. strategie zintegrowanych decyzji terytorialnych, plany rozwoju transportu publicznego, różnego rodzaju dokumenty.

Już kończąc, powiem, że w zakresie JTF udało się objąć zachodnią część województwa małopolskiego. KE była bardzo, bardzo długo na nie. Ostatecznie zostało przyjęte takie dziwne rozwiązanie, że Małopolska jest ujęta w planie transformacji województwa śląskiego ze względu na to, że ludzie z Małopolski często pracują na Śląsku. Jest to więc jeden plan, ale będzie to wdrażane w dwóch programach regionalnych. To też jest duży sukces.

Oddaję głos koledze, jeśli pani minister pozwoli.

Dyrektor Departamentu Programów Infrastrukturalnych Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej Jarosław Orliński:

Dziękuję bardzo. Szanowny panie przewodniczący, chciałem odpowiedzieć na pytanie dotyczące kwestii związanych z infrastrukturą drogową, powiedzmy, o statusie krajowym i z infrastrukturą kolejową. Oczywiście będziemy jeszcze pewnie szczegółowo rozmawiać na ten temat, kiedy będzie tematyka poświęcona programom Funduszy Europejskich na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko, ale skoro padło to pytanie, postaram się udzielić odpowiedzi.

Myślę, że przede wszystkim powinniśmy skupić się na kwestii związanej z tym, jaka jest różnica pomiędzy okresem programowania 2014–2020, jeżeli chodzi alokacje finansowe, zwłaszcza w kontekście Funduszu Spójności, który jest tak naprawdę podstawowym funduszem, jeżeli chodzi o finansowanie infrastruktury transportowej w Polsce, a okresem, który już się rozpoczął, czyli 2021–2027.

Jeżeli chodzi o sam Fundusz Spójności, trzeba powiedzieć, że jest bardzo duża redukcja, jeżeli chodzi o ilość środków, które zostały przyznane nie tylko dla Polski, ale też dla innych krajów kohezyjnych. Jeżeli chodzi o sektor transportu i Fundusz Spójności, redukcja była naprawdę bardzo duża, ponieważ środków, które mamy obecnie z Funduszu Spójności i w samym programie FEnIKS, jest ponad 11 mld euro. Tych środków w programie Infrastruktura i Środowisko było ponad 20 mld euro. W związku z tym widzicie państwo, że w tym momencie jest to kolosalnie dużo środków. Ponad połowa środków niestety nie została nam przyznana jeszcze na etapie przednegocjacyjnym, w ramach negocjacji poszczególnych pakietów rozporządzeń, a w zasadzie budżetu wspólnotowego.

Część tych środków, bo ponad 2 mld euro, została przesunięta do centralnego zarządzania przez KE w ramach instrumentu „Łącząc Europę”. Chciałbym powiedzieć dwa słowa na temat tego instrumentu. Jest to instrument centralnie zarządzany przez KE. W ramach tego instrumentu mamy m.in. sektor transportu. Tutaj jest pewna różnica, ponieważ udało nam się uzyskać odpowiednie środki m.in. na infrastrukturę drogową czy kolejową, ponieważ środki te już zostały uruchomione. Umowy zostały podpisane. Na początku tego roku były przeprowadzone pierwsze konkursy. W ramach konkursów uzyskaliśmy m.in. wsparcie na ponad 44% naszej alokacji narodowej ze środków Funduszu Spójności, którą przekazaliśmy do zarządzania KE.

Proszę państwa, wśród projektów, które uzyskały wsparcie, jest m.in. projekt odcinka drogi S19 od Rzeszowa do granicy ze Słowacją, która jest w TEN-T, dokładnie do Barwinka. Oprócz tego mamy dwa projekty kolejowe, które uzyskały wsparcie.

Dlaczego o tym mówię? Ponieważ biorąc pod uwagę szczupłość środków, jakie przyznano nam jako krajowi członkowskiemu w ramach koperty Funduszu Spójności w ramach polityki spójności, staramy się tak szukać dodatkowych środków, żeby przynajmniej częściowo zbilansować środki, jeżeli chodzi o infrastrukturę drogową, która, jak słusznie powiedział pan przewodniczący, wymaga jeszcze dokończenia, przynajmniej, jeżeli chodzi o podstawowe odcinki. W związku z tym szukamy różnego rodzaju możliwości.

Mówiłem o S19 w ramach drugiego konkursu, który rozpoczął się we wrześniu, dokładnie chyba 13 września 2022 r. Ten konkurs trwa do 19 stycznia tego roku. Wspólnie z Ministerstwem Infrastruktury, Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad staramy się składać też inne projekty drogowe, które, mamy nadzieję, uzyskają wsparcie w ramach tzw. koperty ogólnej, czyli koperty, która jest dedykowana dla wszystkich krajów członkowskich UE. Myślimy tutaj o dwóch podstawowych projektach drogowych. Są to projekty polegające na połączeniu ze stroną ukraińską w ramach inicjatywy korytarzy solidarności KE.

W zeszłym tygodniu mieliśmy spotkanie w Bukareszcie. Uczestniczyłem w tym wielostronnym spotkaniu, gdzie była i strona KE, i strona ukraińska, była też strona rumuńska i strona mołdawska. Rozmawialiśmy na temat wspólnych projektów. Jako MFiPR udało nam się uzyskać m.in. wstępną zgodę KE, żeby w ramach koperty ogólnej uzyskać wsparcie dla naszych projektów. Myślę tutaj o drodze S17 do przejścia w Hrubieszowie i o projekcie S12. W przypadku S12 projekt jest znacznie większy, jeżeli chodzi

o kwoty. W związku z tym może być pewien problem, jeżeli chodzi o sfinansowanie całego odcinka, natomiast w przypadku drogi S17 mamy wstępne pozytywne zainteresowanie KE. Wymóg, jaki nam stawiano, jest taki, żebyśmy ze stroną ukraińską zrobili też coś po drugiej stronie. Jutro mamy spotkanie ze stroną ukraińską, z Ministerstwem Infrastruktury, z Komisją Europejską. Będziemy rozmawiać na temat wspólnych projektów.

Daję to państwu jako przykład pokazujący, jakie działania podejmujemy jako ministerstwo, żeby szukać innych dodatkowych źródeł, aby wypełnić różnicę, która została nam jeszcze na etapie przed negocjacjami programów operacyjnych.

Oprócz tego warto podkreślić, że w ramach centralnego zarządzania przez KE mamy inne dodatkowe środki na tzw. *dual use*, czyli na inne zastosowanie w ramach instrumentu „Mobilność Wojskowa". Skorzystaliśmy z tego instrumentu. Obecnie jesteśmy na drugim miejscu w Europie, jeżeli chodzi o ilość środków, które uzyskaliśmy jako kraj członkowski. W przypadku tego instrumentu wsparcie uzyskały też projekty GDDKiA na odcinku autostrady A2.

Aplikujemy o kolejne pomysły, o kolejne projekty. Kolejny konkurs zakończył się 11 września br. Myślę, że na początku grudnia, na początku następnego miesiąca będziemy mieć wstępne wyniki naboru wniosków. GDDKiA też złożyła swoje projekty. Mam nadzieję, że one też uzyskają wsparcie. Oprócz tego jeden swój projekt złożyły też PKP PLK. Jeżeli chodzi o *dual use*, mam nadzieję, że one też będą cieszyły się zainteresowaniem KE.

Poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Jaki to odcinek?

Dyrektor departamentu MFiPR Jarosław Orliński:

To nie są odcinki, to są poszczególne punkty, ale myślę, że jest to na tyle delikatna sprawa, że tutaj postawię kropkę nad „i", jeżeli chodzi o tego typu projekty.

Jeżeli chodzi o politykę spójności, przechodząc teraz do programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko, wspominałem o Funduszu Spójności. Powiem tylko, że w ramach programu POIiŚ, czyli infrastruktura i środowisko, jeżeli chodzi o Fundusz Spójności, mieliśmy tych pieniędzy ok. 8 mld euro, natomiast jeżeli chodzi o program FEnIKS, czyli Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko, niestety biorąc pod uwagę uwarunkowania, o których mówiłem, a do tego jeszcze uwarunkowania z „Do No Significant Harm", czyli związane z dodatkową zasadą KE: „Nie czyń środowisku źle", mamy tylko ponad 1 mld euro środków, jeżeli chodzi o infrastrukturę drogową w ramach Funduszu Spójności.

Inne dodatkowe środki, które są dedykowane na infrastrukturę drogową, to środki z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego. Tych środków mamy ponad 3 mld euro, czyli łącznie rzecz biorąc, jeżeli chodzi o samą infrastrukturę drogową, mamy tych środków niewiele, ponieważ jest to ponad 4 mld euro.

Dlatego jeszcze raz wracam do tego, o czym mówiłem na początku. Szukamy innych alternatywnych źródeł finansowania infrastruktury drogowej kluczowej dla rozwoju sieci drogowej w naszym kraju, dlatego podejmujemy takie działania wspólnie w kolegami z Ministerstwa Infrastruktury i z Komisją Europejską. To, jeżeli chodzi o infrastrukturę drogową.

Jeżeli chodzi o infrastrukturę kolejową, jest trochę lepiej. Jeżeli chodzi o ilość środków, które uzyskaliśmy, biorąc pod uwagę priorytety KE, które są w tym okresie programowania, czyli w okresie 2021–2027, na infrastrukturę kolejową łącznie, jeżeli chodzi o polskie linie kolejowe, jeżeli chodzi o kwestie związane z infrastrukturą taborową, infrastrukturą związaną z dworcami kolejowymi czy też z transportem intermodalnym, w ramach programu mamy przeznaczonych ponad 5,3 mld euro ze środków Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego. W ramach poprzedniej perspektywy finansowej natomiast, czyli tej, którą kończymy w tym roku, czyli w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, tych środków było 5 mld euro. W ramach obecnej perspektywy jest więc większa ilość środków niż w ramach perspektywy, którą kończymy.

Jeżeli chodzi o samo uruchamianie środków, myślę, że warto jeszcze raz wrócić do CEF-u, do tego, o czym mówiłem. W przypadku pierwszego konkursu skreślamy środki na dwa liniowe projekty kolejowe zlokalizowane na Śląsku. Są to projekty, które stanowią kontynuację w ramach CEF1. To jest linia E 65, kluczowa dla naszego rozwoju gospodarczego, prowadząca do Czech. Niedawno zresztą wizytowaliśmy z panem ministrem Pudą i też z przedstawicielami parlamentu. Mieliśmy taką wizytę na Śląsku. Można było zobaczyć, jakie są postępy. Postępy są naprawdę bardzo zadowalające, jeżeli chodzi o realizację tego projektu. To kolejne odcinki. Mamy nadzieję, że w ramach drugiego naboru uda nam się dotrzeć do przejścia granicznego i uzyskać wsparcie na ten projekt w ramach instrumentu „Łącząc Europę".

Oczywiście mamy też szereg innych projektów, które chcielibyśmy składać w ramach inicjatywy „Łącząc Europę". Są to projekty, warto podkreślić, PKP PLK, ale mamy też projekty, które są ważne z punktu widzenia rozwoju Centralnego Portu Komunikacyjnego. Mówię o projektach dokumentacyjnych. Mamy takie projekty, ale mamy też jeden projekt, który jest projektem inwestycyjnym, który będzie ubiegał się o wsparcie w ramach tego instrumentu, konkursu. Zobaczymy, jeżeli chodzi o ilość środków i zainteresowanie, jakie będą w ramach drugiego konkursu. Muszę powiedzieć, że w ramach pierwszego konkursu zainteresowanie trzykrotnie przekroczyło dostępną ilość środków, tak że z rozdania środków nie były zadowolone różne kraje członkowskie, jak np. Niemcy, Francja, Włochy czy Hiszpania.

Przechodząc do programu FEnIKS, Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko, tak jak powiedziałem, kwota środków to ponad 5,3 mld euro. Gros środków będzie przeznaczone przede wszystkim na operacje, które są już uruchomione, ponieważ część środków będziemy musieli poddać procedurze fazowania już w obecnej perspektywie finansowej. Chcemy to zrobić na przełomie tego i następnego roku, przekazując KE decyzję o modyfikacji projektów, bądź poddać procedurze tzw. etapowania. Mamy już wybrane projekty, które będą podlegały tej procedurze po to, żeby z jednej strony nie utracić środków, a z drugiej strony, żeby rynek wykonawczy, który jest obecnie, tych środków po prostu nie utracił.

Jeżeli są dodatkowe pytania, to oczywiście służę odpowiedzią. Przepraszam, była jeszcze kwestia Odry. W przypadku programu FEnIKS, tylko i wyłącznie, jeżeli chodzi o dyrekturę w ramach sieci TNT, jest to niewielki odcinek, ale mimo wszystko zapisy, które są w programie… Musieliśmy wziąć pod uwagę zasadę „Nie czyń środowisku źle", w związku z tym nie czyniliśmy środowisku znaczących szkód. W związku z tym elementy, które uzyskają wsparcie w ramach naszego programu operacyjnego, to przede wszystkim małe działania modernizacyjne, ale bez podniesienia klasy żeglowności. Jest to też Odra, ale jeżeli chodzi o zakres transportowy. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Dziękuję bardzo. Rzeczywiście zrobimy specjalne posiedzenie o FEnIKS-ie i wtedy będziemy prosić o bardzo szczegółowe przedstawienie programu. To nowy instrument, więc myślę, że chętnie się dowiemy.

Czy jeszcze ktoś z państwa chce zabrać głos? Bardzo proszę.

Poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Chcę podziękować za te informacje. Zwracam uwagę, że przewodniczącą podkomisji jest pani posłanka Krystyna Sibińska. Ja nie jestem przewodniczącym. Jestem przewodniczącym w Komisji Infrastruktury, ale tu szefem jest pani posłanka.

Chcę podziękować za informacje i powiedzieć, że czuję wielki niedosyt. Wydaje mi się, że powinniśmy rozmawiać częściej. Chciałem też zapytać, czy jest potrzeba, bo istnieją takie możliwości, żeby wspomóc w tych negocjacjach, w szczególności, gdy chodzi o Fundusz na rzecz Sprawiedliwej Transformacji. Jeżeli są jakieś kwestie do omówienia, jeżeli można wykorzystać możliwości parlamentarzystów Parlamentu Europejskiego, to proszę, żebyście państwo nam to sygnalizowali, bo czasami dyplomacja parlamentarna jest w stanie otwierać drzwi, czasami serca, i to może zakończyć się szczęśliwym finałem.

Pani przewodnicząca postuluje, żebyśmy szybko się spotkali.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Oczywiście. Wszystko zależeć będzie od możliwości, które znajdzie nasz sekretariat. Być może więc będzie to na następnym posiedzeniu, ale to wszystko w rękach pani sekretarz.

Też bardzo dziękuję, zarówno pani minister, jak i wszystkim państwu. Myślę, że wiedzy nigdy dosyć, a to pomoże nam we współpracy z samorządami i w naszych okręgach. Bardzo dziękuję więc za wszystkie informacje. Oczywiście już zapraszam na nasze kolejne spotkanie, tak jak powiedziałam, na temat FEnIKS-a, chyba że podpowiecie państwo, jakie tematy moglibyśmy poruszyć, po to, żebyśmy mogli to przekazywać naszym kolegom. Za takie podpowiedzi będziemy bardzo wdzięczni.

Poseł Cezary Grabarczyk (KO):

I chwalcie się na zewnątrz, bo tego chwalenia jest za mało. Wiem, że UE nie jest specjalnie w modzie, ale jak są pozytywne informacje, to mówcie o tym, bo to jest ważne.

Sekretarz stanu w MFiPR Małgorzata Jarosińska-Jedynak:

Dziękuję bardzo.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Gdyby UE była bardziej otwarta na głosy z dołu, to zyskalibyśmy na tym chyba wszyscy.

Sekretarz stanu w MFiPR Małgorzata Jarosińska-Jedynak:

Dziękuję bardzo. Oczywiście chwalimy się tym, ale, jak doskonale państwo wiecie, materia funduszowa nie jest łatwa i przyjemna. Jak najbardziej jesteśmy gotowi do przedstawienia szczegółowych informacji w zakresie poszczególnych programów, bo, jak państwo widzicie, materiału jest naprawdę sporo, a, żeby nie zanudzić, myślę, że taki podział i przedstawienie poszczególnych programów na kolejnych komisjach jest jak najbardziej słuszne.

Oczywiście po opracowaniu szczegółowego opisu osi priorytetowych będziemy mieć więcej informacji na temat beneficjentów, tego, kto może się ubiegać, i terminów. Wykorzystujemy każdy możliwy kanał, jeżeli chodzi o kwestie związane z Funduszem na rzecz Sprawiedliwej Transformacji, bo wiemy, że jest on trudny. Myślę, że lada dzień, lada moment będziemy wiedzieć, jakie są konkretne uwagi do zapisów z planu sprawiedliwej transformacji KE, co ewentualnie może jeszcze zablokować te fundusze, szczególnie w województwie łódzkim, bo w tym momencie to województwo jest najbardziej newralgiczne z punktu widzenia KE. Czekamy więc. Oczywiście jeżeli będziemy potrzebować pomocy, to, dziękuję za tę propozycję, będziemy się zgłaszać. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Pani minister, czy możemy prosić o podpowiedź? Nie chcielibyśmy wywoływać tematów, które jeszcze trwają. Może więc w porozumieniu z sekretariatem prosilibyśmy o rozpiskę z tym, o czym po kolei moglibyśmy rozmawiać. To na pewno ułatwi nam współpracę.

Czy są jeszcze jakieś głosy w dyskusji? Jeśli nie, wyczerpaliśmy porządek dzienny. Zamykam dyskusję. Wszystkim państwu bardzo dziękuję.